



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 198 43 532 A 1**

⑥1 Int. Cl.7:
E 01 F 9/017

②1 Aktenzeichen: 198 43 532.0
②2 Anmeldetag: 23. 9. 1998
④3 Offenlegungstag: 30. 3. 2000

DE 198 43 532 A 1

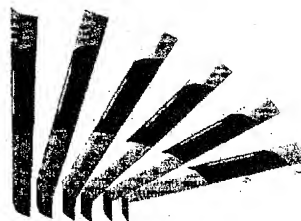
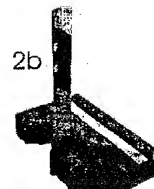
⑦1 Anmelder:
Posse, Lutz, 91054 Erlangen, DE

⑦2 Erfinder:
gleich Anmelder

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

⑤4 **Fahrbahnbegrenzungspfosten**

⑤7 Gegenstand der vorliegenden Erfindung ist ein Fahrbahnbegrenzungspfosten, der aufgrund seiner flexiblen Beschaffenheit eine längere Haltbarkeitsdauer als üblicherweise verwendete Fahrbahnbegrenzungspfosten aufweist, da er sich auch nach dem Überfahren durch ein Fahrzeug selbständig wieder aufrichtet.



DE 198 43 532 A 1

Gegenstand der vorliegenden Erfindung ist ein Begrenzungsposten, vorzugsweise zur Begrenzung von Fahrbahnen, der aufgrund seiner flexiblen Beschaffenheit eine längere Haltbarkeitsdauer als üblicherweise verwendete Straßenbegrenzungsposten aufweist, da er sich auch nach dem Berühren oder Überfahren durch ein Fahrzeug selbstständig wieder aufrichtet.

Gewöhnlich finden sich am Rand von Fahrbahnen außerhalb geschlossener Ortschaften in festen Abständen sogenannte Leitpfosten oder auch Straßenbegrenzungsposten, die der optischen Fahrbahnbegrenzung dienen. Diese optische Begrenzung wird bei dunklen oder diffusen Lichtverhältnissen durch auf die Begrenzungsposten aufgebraachte Reflektoren verstärkt, da diese so angebracht sind, daß sie das Scheinwerferlicht auf der Fahrbahn befindlicher Fahrzeuge in Richtung des Fahrzeuges reflektieren.

Aufgrund dieser in ihrer Form unterschiedlich ausgestalteten Reflektoren ist für einen Fahrbahnbenutzer der linke und der rechte Fahrbahnrand unterschiedlich gekennzeichnet. Auf öffentlichen Straßen funktioniert diese Unterscheidung dergestalt, daß der Reflektor auf den Begrenzungsposten der rechten Fahrbahnseite auf der dem Fahrbahnbenutzer zugewandten Seite hochkant rechteckig ausgebildet ist, während auf der dem Fahrbahnbenutzer abgewandten Seite des Begrenzungspostens, jedoch gleichzeitig sichtbar für den entgegenkommenden Verkehr als linke Fahrbahnbegrenzung, zwei vertikal übereinander angeordnete runde Reflektoren angebracht sind. Zur Kennzeichnung einer Einfahrt haben diese üblicherweise weißen Reflektoren zumeist eine gelbe Farbe.

Diese Straßenbegrenzungsposten sind gewöhnlich aus Kunststoff und hohl ausgebildet. Der Querschnitt ist dabei geschlossen und im Wesentlichen dreieckig. Sobald diese Pfosten von Fahrzeugen im Vorbeifahren berührt oder überfahren werden, brechen sie ab und sind somit irreparabel beschädigt.

Hauptsächlich zur Begrenzung einer geänderten Fahrbahnführung rund um zeitlich begrenzt errichtete Baustellen auf Autobahnen etc. sind außerdem Fahrbahnmarkierungen bekannt, die aus gummiartigen Streifen bestehen. Aufgrund ihrer Befestigung senkrecht zur Fahrbahn stehen diese ein Stück weit aus der Fahrbahn heraus, können jedoch von einem Fahrzeug überrollt werden, ohne daß die Streifen oder auch das Fahrzeug dabei beschädigt würde.

Derartig labile Streifen eignen sich jedoch nicht für eine Bauhöhe, wie sie für Leitpfosten entlang normaler Fahrbahnen benötigt werden.

Die Aufgabe besteht somit darin, einen Fahrbahnbegrenzungsposten zu entwickeln, der dieselben funktionalen Eigenschaften hat, also für den Fahrbahnbenutzer die Fahrbahngrenzen optisch markiert, wobei diese Markierungen für die linke und rechte Fahrbahnseite unterschiedlich zu erkennen sein sollen. Dabei wird außerdem angestrebt, die Markierung widerstandsfähiger bei Kontakt mit darüberfahrenden Fahrzeugen zu gestalten, ohne daß diese Fahrzeuge jedoch durch den Kontakt mit den Pfosten merklich beschädigt werden.

Diese Aufgabe wird durch einen Fahrbahnbegrenzungsposten gelöst, der ebenfalls aus Kunststoff geformt ist, jedoch in seinem radialen Querschnitt die Form eines Winkels bzw. eines einseitig offenen Dreiecks aufweist. Durch diese Winkelform und eine ausreichende elastische Verformbarkeit des verwendeten Kunststoffmaterials genießt der Pfosten einerseits ohne äußere Krafteinwirkung eine ausreichende Standfestigkeit, kann jedoch unter Krafteinwirkung in die Richtung entgegen der Winkelspitze umgeknickt bzw.

umgebogen werden, wobei sich der querschnittlich winkelförmige Begrenzungsposten nach Wegfall der Krafteinwirkung selbstständig wieder aufrichtet.

Um diesen Effekt zu erzielen ist es notwendig, den querschnittlich winkelförmigen Begrenzungsposten so in Bezug zur Fahrtrichtung auszurichten, daß die Winkelspitze entgegen der Fahrtrichtung gerichtet ist, denn nur bei einem Überfahren entgegen der Winkelspitze kann die durch die Winkelform hervorgerufene Standfestigkeit überwunden werden, ohne daß dabei der Begrenzungsposten beschädigt würde.

Trotz dieser querschnittlich nur winkelförmigen Ausbildung können die Reflektoren dennoch unter der für die gewohnte Markierung erforderlichen Winkelung angebracht werden, so daß für den Fahrbahnbenutzer optisch kein Unterschied entsteht.

Außer für öffentliche Straßen läßt sich diese Art der optischen Fahrbahnbegrenzung überall dort sinnvoll einsetzen, wo einerseits eine nicht provisorische sondern dauerhafte Kennzeichnung erforderlich ist, andererseits jedoch auch die Gefahr besteht, daß die dafür verwendeten Markierungsposten beschädigt werden, bzw. durch zu starr gebaute Pfosten darüberfahrende Fahrzeuge beschädigt werden.

Die nachfolgenden Figuren dienen der Veranschaulichung sowohl der Konstruktion als auch der bevorzugten Ausrichtung entlang der Fahrbahn.

Dabei zeigt Fig. 1 eine perspektivische Darstellung eines erfindungsgemäßen Fahrbahnbegrenzungspostens (1) mit den dazugehörigen hochkant rechteckigen und runden Reflektoren (2a, 2b), wobei diese die im öffentlichen Straßenverkehr gängigen Reflektorformen sind, jedoch durch beliebig geformte Reflektoren ersetzt werden können.

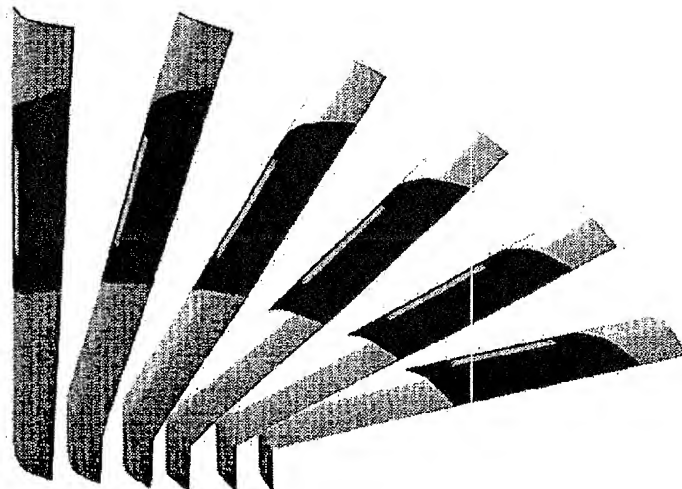
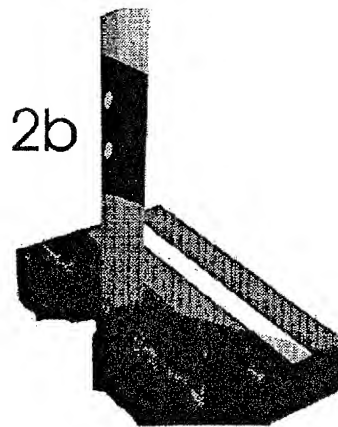
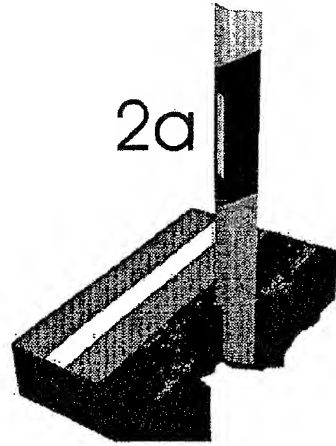
Fig. 2 zeigt eine nicht maßstabgetreue Darstellung mehrerer Straßenbegrenzungsposten (1) und deren Ausrichtung entlang der linken und rechten Fahrbahn. Dabei stellen die Pfeile die Reflexionsrichtung zur unmittelbar angrenzenden Fahrbahn (3a) und zur Gegenfahrbahn (3b) dar. Ausgehend von herrschendem Rechtsverkehr ist dabei in Fahrtrichtung an der rechten Fahrbahnbegrenzung nur der Reflektor (2a) zu erkennen und an der linken Fahrbahnbegrenzung nur der Reflektor (2b).

Patentansprüche

1. Fahrbahnbegrenzungsposten aus Kunststoff, **dadurch gekennzeichnet**, daß dieser einen winkelförmigen Querschnitt aufweist und aus einem derart flexiblen Kunststoff beschaffen ist, daß er entgegen der Winkelspitze dieses winkelförmigen Querschnitts reversibel umknickbar ist.
2. Fahrbahnbegrenzung bestehend aus Fahrbahnbegrenzungsposten nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Fahrbahnbegrenzungsposten mit der Winkelspitze entgegen der Fahrtrichtung ausgerichtet sind.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

Zeichnung/Fig. 1



Zeichnung 2 (Aufsicht)

